

GUIDO CAMARDA

*(Ordinario di Diritto della Navigazione
nell'Università degli Studi di Palermo)*

Vorrei sottoporre ai relatori due domande.

La prima: in occasione di un viaggio con gli allievi della Scuola di specializzazione in diritto ed economia dei trasporti dell'Università di Palermo, abbiamo avuto l'opportunità di assistere ad un seminario presso la Facoltà d'Economia dell'Università di Genova. In quella occasione uno dei relatori prospettava – se ho ben compreso – la possibilità che future leggi (di modifica della l. 84/94) potessero in qualche modo consentire di ... ritornare all'antico. Tale eventualità mi ha lasciato perplesso.

Il relatore (mi scuso se non ricordo il nome) riferiva su un episodio verificatosi nel porto di Rotterdam. Nel porto di Rotterdam una grande società di *terminal* stava per essere ceduta “a prezzi stracciati” per passare nelle mani di una multinazionale (mi scuso ancora se non ricordo i particolari) con il pericolo di pesanti conseguenze negative per il traffico del porto e per il mantenimento dei livelli occupazionali. Da qui l'intervento dell'ente di gestione del porto ai fini dell'acquisto della società in questione. Il relatore sottolineava il fatto che la legislazione italiana non consente un analogo potere d'intervento. Da parte mia ritengo inopportuno il ritorno a quell'ibrido degli enti portuali, quali enti pubblici economici, perché, specie negli ultimi anni antecedenti la legge di riforma, i risultati non erano soddisfacenti.

Vorrei conoscere il pensiero degli odierni relatori.

Passo alla seconda domanda, ricollegandomi al mondo variegato dei porti marittimi italiani. È opportuna una novella alla legge 84/94 che, in riferimento a quei porti non sedi di autorità portuale ma con un traffico apprezzabile, completi la “grande riforma”, con

analoghe norme sulle competenze e modalità di gestione, nell'ambito di quei sistemi portuali mai effettivamente attuati?

Quanto al porto di Gioia Tauro, aggiungo un *flash*. Sono stato attento alla relazione del dott. Orlandi. Si parlava dell'influenza dei grandi porti che potrebbero essere un volano per lo sviluppo economico-sociale del territorio. Abbiamo però constatato, anche in occasione di una visita insieme a colleghi ed allievi, che l'attività del porto di Gioia Tauro non ha creato tali opportunità di sviluppo, né sarebbe soddisfacente la presa d'atto relativa alle caratteristiche di semplice *transhipment* possedute da quel porto.